Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les plans et les priorités

2015-2016

Canada

Transports Canada

2015–2016

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Transports, 2015, Ottawa, Canada

N° de cat. T1–7/2014F-PDF
1494–2534

ISSN 2292-2903

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message de la ministre 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 3

Profil de l'organisation 3

Contexte organisationnel 4

Dépenses prévues 17

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 23

Tendances relatives aux dépenses du Ministère 23

Budget des dépenses par crédit voté 24

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 25

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 25

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 25

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 32

Programme 1.3 : Infrastructures de transport 36

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 45

Programme 2.1 : Air pur – Transport 45

Programme 2.2 : Eau propre – Transport 48

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 50

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 53

Programme 3.1 : Sécurité aérienne 53

Programme 3.2 : Sécurité maritime 57

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 62

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 65

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 68

Programme 3.6 : Sûreté aérienne 72

Programme 3.7 : Sûreté maritime 74

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 77

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 78

Programme 4.1 : Services internes 82

Section III : Renseignements supplémentaires 84
État des résultats prospectif 84
Tableaux de renseignements supplémentaires 85
Dépenses fiscales et évaluations 85
Section IV : Coordonnées de l'organisation 86
Annexe : Définitions 87
Notes de fin de document 90

Message de la ministre

En tant que ministre des Transports, j'ai le plaisir de vous présenter le *Rapport sur les plans et priorités* de 2015–2016 de Transports Canada, qui fait état des priorités, des programmes et des objectifs principaux du Ministère pour l'année financière à venir.

Le gouvernement du Canada travaille à créer des emplois, à favoriser la croissance économique et à soutenir les collectivités et les familles canadiennes. À cette fin, Transports Canada s'emploie à ce que le réseau de transport demeure sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Ainsi, dans la prochaine année, le Ministère mettra l'accent sur cinq priorités et veillera tout particulièrement à obtenir les résultats voulus pour celles-ci.

Tout d'abord, Transports Canada précisera et renforcera la surveillance de la sécurité et de la sûreté. Le réseau de transport du Canada vise à faire circuler les personnes et les marchandises d'un bout à l'autre du pays et vers l'étranger. En améliorant sa fonction de surveillance, le Ministère accroîtra du même coup sa capacité de collaborer avec l'industrie du transport et maintiendra sa culture de sécurité et de sûreté.

Puis, Transports Canada continuera de contribuer au programme de développement responsable des ressources du gouvernement. Le Ministère prendra entre autres des mesures pour veiller à ce que le réseau de transport du Canada permette d'exploiter les ressources naturelles du pays tout en protégeant l'environnement et en contribuant de façon soutenue à la croissance économique et à la création d'emplois.

De plus, le Ministère continuera d'aider à accroître la compétitivité du Canada en améliorant l'infrastructure de transport. Notre réseau de transport favorise les échanges commerciaux et la prospérité économique, ce qui contribue à la qualité de vie des Canadiens. Pour conserver et améliorer notre réseau de transport, il est essentiel d'avoir une infrastructure adéquate ainsi qu'un cadre stratégique qui favorise son développement.

Transports Canada veillera également à ce que ses politiques, ses programmes et ses activités répondent aux besoins à long terme du réseau de transport. Ce faisant, le Ministère s'assurera que ses approches répondent aux besoins du secteur des transports et qu'elles tiennent compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

Enfin, le Ministère s'emploiera à adopter les mesures de renouvellement et d'efficience du gouvernement du Canada. Pour refléter l'importance de l'innovation, de l'agilité et de la productivité, ainsi que pour poursuivre les objectifs d'amélioration des services et de l'efficience, Transports Canada visera l'excellence dans les services qu'il offre au public.

Je suis convaincue que Transports Canada, par ses plans et priorités, atteindra ces objectifs et démontrera son engagement à bien servir la population canadienne.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée

Premier dirigeant : Louis Lévesque, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du portefeuille de Transports Canada, lequel regroupe :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent);
- des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs, la Société canadienne des postes);
- des tribunaux et des organismes administratifs (p. ex. le Tribunal d'appel des transports du Canada).

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille favorise la prise de décisions intégrées sur les questions relatives au transport.

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*[i] (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au secteur des transports[ii]. Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les *Lois codifiées du Canada*[iii].

Année d'incorporation ou de création : 1936

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le mouvement des personnes et des marchandises est la pierre angulaire du monde moderne et interdépendant dans lequel nous vivons. Les Canadiens s'attendent à pouvoir voyager et à expédier des marchandises à l'échelle locale, nationale et internationale de façon efficiente, respectueuse de l'environnement, sûre et sécuritaire. Le réseau de transport du Canada relève les défis que lui imposent sa topographie et sa géographie en reliant les collectivités et en réduisant les effets de la distance qui sépare les populations. Ces rôles essentiels témoignent de la relation d'interdépendance du transport avec tous les secteurs de l'économie et la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision de Transports Canada d'un réseau de transport durable intègre des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Les trois principes directeurs sur lesquels repose notre vision consistent à assurer ce qui suit :

- le niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes et à des règlements axés sur le rendement;
- le transport efficace des personnes et des marchandises pour appuyer la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à des marchés compétitifs et à une utilisation ciblée de la réglementation et des fonds publics;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus d'évaluation et de planification de l'environnement dans le cadre des décisions en matière de transport et sur une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

Transports Canada[iv] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il ne soit pas directement chargé de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan en veillant à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada fonctionnent efficacement ensemble.

Transports Canada assume l'entière responsabilité dans des dossiers tels que la sécurité et la sûreté aériennes; dans d'autres dossiers, nous partageons la responsabilité avec d'autres ministères, des gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que des administrations municipales. Nous travaillons également avec des partenaires commerciaux et au sein

d'organisations internationales pour comprendre et harmoniser les cadres stratégiques et administratifs de manière à protéger les usagers canadiens du réseau de transport mondial tout en favorisant l'efficience.

Pour ce qui est des domaines dont Transports Canada n'a pas la responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et aux partenariats stratégiques pour favoriser le transport sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans l'ensemble du pays. De cette façon, nous jouons un rôle de premier plan en veillant à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le monde fonctionnent conjointement de manière efficace et efficiente.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre la figure 1, l'architecture d'alignement des programmes 2015–2016 de Transports Canada inclut 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Figure 1: Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2015–2016 de Transports Canada

1 Un réseau de transport efficient		2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	**1.3 Infrastructures de transport**	**2.1 Air pur - Transport**	**3.1 Sécurité aérienne**	**3.5 Transport des marchandises dangereuses**
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Initiatives en matière d'air pur	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	**2.2 Eau propre – Transport**	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	**3.6 Sûreté aérienne**
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
			3.2 Sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	**2.3 Gérance de l'environnement - Transport**	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	**3.7 Sûreté maritime**
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		3.2.3 Programme de protection de la navigation	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
			3.3 Sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	**3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal**
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	**3.9 Sécurité et sûreté multimodale**
				3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			**3.4 Sécurité des véhicules automobiles**	3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.3 Formation technique intégrée
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	
			3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	

4.1 Services internes (soutien à tous les résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens

LÉGENDE — Résultat stratégique | Programme | Sous-programme ou sous-sous-programme

Priorités organisationnelles

Transports Canada a défini cinq priorités pour 2015–2016. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Pendant l'année, la haute direction accordera une attention particulière aux plans élaborés en vue de répondre à ces priorités et d'obtenir des résultats.

Priorité	Type[1]	Résultats stratégiques et programmes
Préciser et renforcer la surveillance de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada	Priorité déjà établie	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Un réseau de transport sécuritaire et sûr permet d'assurer le mouvement des personnes et des marchandises dans l'ensemble du Canada et vers des destinations internationales sans crainte de perte de vie, de blessures ou de dommage matériel. En améliorant et en renforçant la fonction de surveillance de Transports Canada, le Ministère sera plus en mesure de travailler avec l'industrie du transport pour maintenir une culture de sécurité et de sûreté.

Quels sont les plans en vue de donner suite à la priorité?

- Déterminer les stratégies et répondre aux questions émergentes, y compris les suivantes :
  - les recommandations du Bureau de la sécurité des transports découlant de la tragédie de Lac-Mégantic;
  - la protection et l'aménagement responsable des nouveaux aérodromes locaux par des tierces parties;
  - la sécurité dans le secteur des véhicules aériens sans pilotes pour assurer la sécurité et la sûreté du public et de notre espace aérien.

- Appliquer une approche multimodale à la surveillance de la sécurité et de la sûreté en :
  - continuant d'harmoniser les activités conformément à la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté[2];
  - continuant d'adopter une approche multimodale d'application de la loi;

[1] Les différents types de priorités sont les suivants : **priorité déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; **priorité permanente** – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; **priorité nouvelle** – établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le RMR.

[2] La Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté du Ministère exige que des pratiques et des procédures d'assurance de la qualité soient mises en œuvre et que les normes de rendement établies soient respectées dans le cadre de tous les programmes de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

- adoptant un cadre stratégique multimodal pour favoriser et évaluer les systèmes de gestion de la sécurité et les systèmes de gestion de la sûreté entre les modes de transport;
- terminant la mise en œuvre d'une formation multimodale intégrée;
- améliorant et en adoptant une approche systématique pour déterminer et aborder les risques du programme.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Poursuivre la contribution au programme de développement durable et d'exploitation responsable des ressources du gouvernement	Priorité déjà établie	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le gouvernement du Canada prend des mesures pour s'assurer que l'exploitation des ressources naturelles du Canada contribue à la croissance soutenue de l'économie et à la création d'emplois tout en renforçant la protection de l'environnement.

Quels sont les plans en vue de donner suite à cette priorité?

- Continuer de renforcer la sécurité des navires-citernes et le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans le cadre des activités des phases 1et 2 du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes;
- Déterminer les exigences stratégiques futures dans le Nord, en mettant l'accent sur les services et les infrastructures de transport qui renforceront le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement dans tous les modes;
- À l'appui de l'approche pangouvernementale de l'examen des grands projets, continuer de favoriser un réseau de transport intégré qui facilite la protection de l'environnement et la prise en considération de la mobilisation des Autochtones, des provinces et des territoires, des collectivités et des intervenants.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Améliorer la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport clé	Priorité déjà établie	RS1 Un réseau de transport efficient (programmes 1.1 et 1.2) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Un réseau de transport efficient appuie le commerce et la prospérité économique et il contribue à la qualité de vie des Canadiens. Il est essentiel pour le réseau de transport que les grands corridors de commerce soient dotés d'infrastructures adéquates.

Quels sont les plans en vue de donner suite à la priorité?

- Continuer la transition des activités de projet liées à la construction et à la gestion d'un nouveau pont international à l'Administration du pont Windsor-Detroit; l'acquisition de propriétés et le travail avec l'Administration, l'État du Michigan et les organismes fédéraux des États-Unis aux fins de l'avancement du projet;
- Continuer de surveiller la porte d'entrée de Port Metro Vancouver pour améliorer l'efficience du port le plus achalandé du Canada;
- Réaliser les initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière[3] liées à la facilitation et à la sûreté du transport transfrontalier, y compris le Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière 3.0.

[3] Le 4 février 2011, le Premier ministre du Canada et le Président des États-Unis ont rendu public un document intitulé *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. La déclaration établissait un nouveau partenariat à long terme qui s'articule autour d'une approche de la sécurité et de la compétitivité économique.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme	Priorité déjà établie	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6) Programme 4.1 Services internes

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le transport est indispensable à la prospérité sociale et économique du Canada. Cette priorité permet de veiller à ce que nos approches stratégiques continuent d'être pertinentes, de répondre aux besoins du secteur des transports et de tenir compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

Quels sont les plans en vue de donner suite à la priorité?

- Élaborer un plan pour aborder les recommandations découlant de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC);
- Adopter des stratégies pour garantir une gestion rigoureuse des actifs de transport, y compris les suivantes :
    - l'élaboration d'une stratégie à long terme relative aux aéroports;
    - l'amélioration et l'adoption d'une nouvelle stratégie de gestion de biens portuaires;
    - l'élaboration de stratégies à long terme pour les services de traversier et les services aériens;
- Renforcer les connaissances et les capacités en matière d'adaptation au changement climatique et intégrer ces considérations à la prise de décisions;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports en poursuivant l'élaboration de règlements visant le secteur des transports et la mise en œuvre d'initiatives de transport écologique qui peuvent également contribuer aux objectifs en matière d'économie et de sécurité;
- Appuyer la bonne gouvernance organisationnelle des sociétés d'État et d'autres entités sans lien de dépendance du portefeuille des Transports pour contribuer à la réalisation de leurs objectifs d'intérêt public et de leurs objectifs commerciaux.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Adopter les mesures d'efficience et de renouvellement du gouvernement du Canada	Priorité déjà établie	Tous les résultats stratégiques et tous les programmes

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin de s'adapter au rythme rapide auquel le monde évolue, où les mots d'ordre sont l'innovation, la souplesse et la productivité, afin d'atteindre deux objectifs, soit améliorer les services et assurer une utilisation optimale des ressources.

Quels sont les plans en vue de donner suite à la priorité?

- Mobiliser les employés dans le but d'améliorer la fonction publique de l'avenir en mettant en œuvre des initiatives du portefeuille de Destination 2020 et en contribuant aux initiatives pangouvernementales de Destination 2020;
- Contribuer aux initiatives pangouvernementales de transformation et les adopter afin d'améliorer l'efficience des services internes (p. ex. transformation des Ressources humaines et des Finances, renouvellement du Web, améliorations du service, transformation des services de courriel);
- Améliorer nos activités de gestion des personnes à l'appui d'une fonction publique productive et à rendement élevé en :
    - harmonisant notre planification des ressources humaines en fonction des besoins actuels et futurs en mettant l'accent sur le recrutement, le maintien en poste et les efforts de perfectionnement des employés;
    - misant sur des activités de gestion des talents et du rendement pour aborder les possibilités de promotion et de mobilité des employés, tout en abordant les besoins du Ministère en matière de relève et de transfert des connaissances au moyen d'initiatives telles que le Réseau de talents de TC[4] et l'Initiative de développement du leadership[5];
- Améliorer l'efficience et la capacité des systèmes de gestion de l'information pour veiller à ce que les données soient exhaustives, uniformes, fiables et « partageables » grâce à la mise en œuvre d'une stratégie intégrée de gestion de l'information et de la technologie de l'information qui appuie mieux la prestation de nos programmes et services.

[4] Le Réseau de talents *mon*TC est une plateforme de média social interne qui cerne les connaissances, les aptitudes, les compétences, les expériences de travail et les intérêts en matière de perfectionnement professionnel des employés. Il donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

[5] L'Initiative de développement du leadership donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

Analyse des risques

Contexte opérationnel

La présente sous-section énonce les facteurs de risque et de possibilité internes et externes susceptibles d'influer sur le réseau de transport du Canada au cours de l'horizon de planification 2015–2016. Ils ont été déterminés grâce à une analyse environnementale réalisée dans le cadre de notre processus de planification et d'établissement de rapports intégrés.

Au cours des prochaines années, les pressions liées aux changements démographiques, à l'accès aux ressources naturelles, aux contraintes financières, à la protection de l'environnement et à l'instabilité économique et géopolitique mondiale générale, entre autres, entraîneront des défis et des possibilités pour notre réseau de transport, tels que l'accessibilité et le développement du Nord.

Le climat instable et les phénomènes météorologiques extrêmes pourraient endommager et perturber les infrastructures et les activités de transport. Le développement des ressources se poursuivra, et les producteurs et expéditeurs canadiens ainsi que les partenaires commerciaux internationaux continueront d'exercer des pressions pour une résilience accrue du réseau de transport. Les technologies Web et mobiles ainsi que l'accès aux données du gouvernement et des partenaires peuvent contribuer à accroître le rendement au travail, l'efficience et la flexibilité, à améliorer la mobilisation et le transfert des connaissances et à fournir aux citoyens et aux clients des renseignements et des services exacts et opportuns.

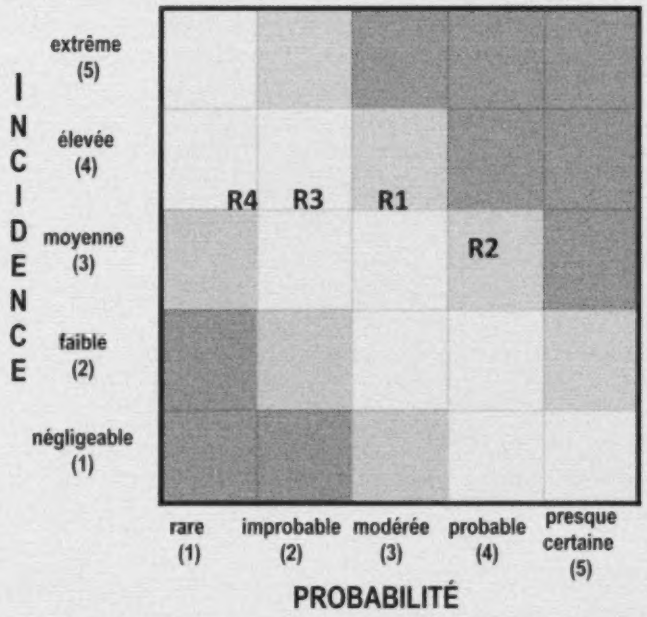
Transports Canada a un excellent bilan en matière de sécurité. Toutefois, les pratiques et les mécanismes de sécurité et de sûreté doivent aborder les conditions et les exigences changeantes de façon judicieuse, y compris l'harmonisation entre les modes de transport, au besoin. Les menaces à la sûreté, qui touchent tous les modes du réseau de transport, de même que les cyberattaques et le hameçonnage, nécessiteront une vigilance continue. Pour maintenir la confiance du public à l'égard du transport, les gouvernements et l'industrie devront s'adapter rapidement aux changements de contexte et aux incidents.

Principaux secteurs de risque et réponses aux risques

La gestion des risques est intégrée à tous les aspects des activités de Transports Canada. L'analyse des possibilités et des défis qui pourraient influer sur le réseau de transport du Canada établit le contexte dans lequel Transports Canada doit déterminer l'éventail de risques et de possibilités, évaluer la probabilité et les répercussions potentielles des événements indésirables ou favorables, et élaborer des réponses aux menaces et aux possibilités qui pourraient avoir une incidence sur la réalisation du mandat de Transports Canada. Les possibilités et les risques qui ont le plus grand potentiel d'avoir une incidence sur les objectifs du Ministère sont énumérés dans le Profil de risque ministériel.

Transports Canada a déterminé quatre opportunités principales dans son Profil de risque ministériel actuel. Le Ministère a également cerné et appliqué des mesures d'atténuation, ou des réponses aux risques. La détermination des possibilités et des risques et l'élaboration de mesures d'atténuation contribuent à la prise de décisions relatives à l'établissement de priorités ministérielles, à la planification, à l'affectation de ressources, à l'élaboration de politiques et à la gestion des programmes. Le graphique ci-dessous montre quatre opportunités principales et leur niveau résiduel d'incidence et de probabilité, compte tenu des mesures d'atténuation, si les opportunités ne se concrétisent pas :

Profil de risque ministériel de Transports Canada, septembre 2014



Opportunités principales
R1. Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté : Renforcer et normaliser la surveillance pour tous les modes de transport et veiller à ce que les données opérationnelles soient exploitées
R2. Gestion des personnes : Attirer, perfectionner et maintenir en poste les employés ayant les compétences nécessaires pour l'avenir
R3. Efficience et fiabilité du réseau de transport : Prendre des mesures pour protéger et améliorer la compétitivité, la durabilité et la résilience des services de transports en tenant compte de l'évolution des marchés et de notre environnement ainsi que des exigences de la de sécurité et la sûreté
R4. Menace contre la sûreté : Travailler avec les intervenants en vue d'intervenir en cas d'incidents liés à la sûreté

Le tableau ci-dessous présente les éléments clés de notre stratégie de réponse au risque :

Secteur d'opportunité	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
R1. Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté	Le cadre réglementaire doit demeurer à jour, et notre gouvernance et nos processus internes doivent appuyer adéquatement la surveillance du réseau de transport national. La surveillance requiert également que tous les partenaires de la chaîne de sûreté et de sécurité, y compris les exploitants qui ont la responsabilité principale du transport, rendent des comptes et assurent une	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Secteur d'opportunité	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	gestion efficace. Les principales réponses comprennent ce qui suit : • renforcer et améliorer la surveillance par Transports Canada du réseau de transport canadien en mettant en œuvre la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada; • examiner et adopter des pratiques et des procédures d'examen de la qualité dans le cadre des programmes de Sécurité et Sûreté pour gérer l'efficacité, l'efficience et l'uniformité des activités de surveillance, s'il y a lieu; • mettre en œuvre le plan d'action de la sécurité ferroviaire et répondre aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports en août 2014 dans le rapport d'enquête sur la tragédie de Lac-Mégantic; • améliorer l'uniformité de l'application des régimes ou stratégies nationaux et modaux de planification des inspections, d'établissement des rapports et d'application de la loi qui sont axés sur le risque; • revoir et élaborer, au besoin, une formation et des documents d'orientation dans tous les modes; • continuer de renforcer les systèmes de données entre les programmes pour améliorer la surveillance, la conformité et les systèmes de gestion interne.	
R2. Gestion des personnes	Transports Canada doit attirer, perfectionner et maintenir en poste les employés ayant les compétences nécessaires au bon moment pour garantir la prestation des programmes clés dans les tous les résultats stratégiques de Transports Canada. Les principales réponses consistent notamment à : • aborder les besoins généraux du Ministère en matière de recrutement au moyen d'inventaires	Les trois résultats stratégiques et les Services internes

Secteur d'opportunité	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	à jour et de l'établissement de stratégies précises et adaptées de recrutement, de dotation et de gestion de l'effectif fondées sur une planification détaillée et intégrée de l'effectif à l'échelle nationale; • continuer de fournir aux employés et à la direction des occasions concrètes de perfectionner leurs aptitudes et leurs compétences au moyen de programmes de perfectionnement, comme l'Initiative de développement du leadership[6], ainsi que par la promotion d'autres programmes d'apprentissage et de perfectionnement (y compris les affectations internes, la formation polyvalente, les groupes de travail); • recourir à des outils de perfectionnement professionnel, comme le Réseau de talents *mon*TC[7], qui permet au Ministère de faciliter le perfectionnement de ses employés grâce à des occasions d'avancement professionnel et de réseautage internes; • mettre en œuvre le nouveau programme de gestion du rendement pour veiller à ce que la surveillance du rendement des employés soit appropriée et cadre bien avec les besoins du Ministère.	
R3. Efficience et fiabilité du réseau de transport	En raison de l'incertitude économique persistante et des changements dans la structure commerciale, les portes d'entrée et les corridors stratégiques doivent être efficients et compétitifs à l'échelle internationale pour appuyer la croissance économique du Canada. Toute diminution des services aux expéditeurs et aux voyageurs pourrait	RS1 Un réseau de transport efficient RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement

[6] L'Initiative de développement du leadership donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

[7] Le Réseau de talents *mon*TC est une plateforme de média social interne qui cerne les connaissances, les aptitudes, les compétences, les expériences de travail et les intérêts en matière de perfectionnement professionnel des employés. Il donne aux employés l'occasion de parfaire leurs aptitudes et leurs compétences grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers.

Secteur d'opportunité	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	nuire au développement économique et avoir des répercussions importantes sur notre position concurrentielle et notre croissance économique. Les principales réponses comprennent ce qui suit : • faire avancer le projet du passage international de la rivière Detroit; • examiner les règlements, les programmes et les politiques du gouvernement qui s'appliquent aux secteurs aérien, maritime et ferroviaire (ce qui contribuera également à l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*); • réaliser les initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière, p. ex. coordonner les investissements dans l'infrastructure frontalière et mettre à niveau l'infrastructure matérielle aux principaux passages frontaliers; • prendre des mesures pour accroître les connaissances et les capacités en matière d'adaptation au changement climatique et pour améliorer la façon dont Transports Canada intègre l'adaptation à la prise de décisions.	
R4. Menace contre la sûreté	La confiance de la communauté internationale et du public à l'égard de la sûreté des infrastructures de transport du Canada est essentielle à l'économie canadienne. Les menaces contre la sûreté visant la santé et la sécurité humaines et pouvant se traduire par des décès, des blessures ou la destruction d'infrastructures clés pourraient avoir des conséquences extrêmes. Les principales réponses comprennent ce qui suit : • continuer de mettre en œuvre les initiatives relatives à la sûreté du Plan d'action Par-delà la frontière; • améliorer les plans et les dispositions d'intervention du Ministère (p. ex. équipe de gestion des incidents, équipe de gestion des crises, plan de gestion des incidents relatifs à la sûreté aérienne, exercices, formation);	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Secteur d'opportunité	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
	• renforcer la capacité du programme de sûreté, y compris le programme de surveillance et d'application de la loi en matière de sûreté maritime); • continuer d'améliorer le Programme de surveillance de la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.	

Dépenses prévues

Le tableau sur les ressources financières suivant offre un résumé des dépenses totales prévues pour Transports Canada au cours des trois prochains exercices. Pour obtenir plus de détails sur les dépenses prévues, y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1 615 012 278	1 615 012 278	1 026 195 218	1 138 086 905

Le tableau suivant sur les ressources humaines fournit un résumé du total des ressources humaines prévues à Transports Canada pour les trois prochains exercices.

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2015–2016	2016–2017	2017–2018
5 243	5 051	5 003

Sommaire de la planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (dollars)

Les tableaux suivants présentent :

- les dépenses prévues pour 2015–2016 et les deux exercices subséquents, par programme, à l'appui de chaque résultat stratégique;

- les dépenses totales du Ministère dans tous les programmes pour 2012–2013 et 2013–2014 et les dépenses projetées pour 2014–2015;
- l'harmonisation de la contribution des programmes des résultats stratégiques 1, 2 et 3 aux résultats du gouvernement du Canada.

Sommaire de planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2012–2013	Dépenses 2013–2014	Dépenses projetées 2014–2015	Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient								
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	9 041 585	11 917 295	28 901 855	24 473 890	24 473 890	21 393 723	21 405 670
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	395 779 632	336 988 453	506 001 664	576 569 290	576 569 290	110 140 965	282 399 187
1.3 Infrastructures de transport	Une croissance économique forte	309 656 203	363 848 205	481 781 278	399 495 001	399 495 001	350 031 572	301 848 075
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports*		9 471 905	12 885 608	0	0	0	0	0
Total partiel - résultat stratégique 1		723 949 325	725 639 561	1 016 684 797	1 000 538 181	1 000 538 181	481 566 260	605 652 932
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement								
2.1 Air pur - Transport	Un environnement propre et sain	18 760 359	27 755 589	24 265 637	29 417 677	29 417 677	4 506 789	1 501 789
2.2 Eau propre - Transport	Un environnement propre et sain	6 947 514	16 198 195	25 584 834	31 902 400	31 902 400	26 896 996	16 766 856

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2012–2013	Dépenses 2013–2014	Dépenses projetées 2014–2015	Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	Un environnement propre et sain	20 059 193	29 431 954	49 716 328	33 906 726	33 906 726	10 734 397	10 734 397
Total partiel - résultat stratégique 2		45 767 066	73 385 738	99 566 799	95 226 803	95 226 803	42 138 182	29 003 042
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr								
3.1 Sécurité aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	198 628 602	184 628 770	191 114 700	173 447 956	173 447 956	172 861 136	169 835 759
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	56 492 575	59 638 305	74 620 988	57 475 536	57 475 536	53 463 452	52 892 836
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	34 213 510	29 250 946	37 340 655	35 707 671	35 707 671	35 525 338	35 054 167
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	22 458 347	26 152 233	24 918 896	22 723 248	22 723 248	20 089 942	20 384 666
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Un Canada sécuritaire et sécurisé	12 756 370	14 663 095	22 528 987	15 322 623	15 322 623	15 279 721	15 437 993
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	33 706 392	29 743 295	33 398 475	29 791 738	29 791 738	29 516 367	29 516 367
3.7 Sûreté maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	14 005 041	12 331 970	15 125 397	12 872 129	12 872 129	12 782 279	12 782 279
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	3 967 849	4 280 788	5 056 078	4 703 731	4 703 731	4 573 144	4 573 144

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses 2012–2013	Dépenses 2013–2014	Dépenses projetées 2014–2015	Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Un Canada sécuritaire et sécurisé	0	10 722 526	20 426 098	10 890 897	10 890 897	10 785 344	10 785 344
Total partiel - résultat stratégique 3		376 228 686	371 441 928	424 530 274	362 935 529	362 935 529	354 876 723	351 262 555
Total partiel - Services internes		186 533 092	170 195 608	171 930 733	156 311 765	156 311 765	147 614 053	152 168 376
Total		1 332 478 169	1 340 632 835	1 712 712 604	1 615 012 278	1 615 012 278	1 026 195 218	1 138 086 905

*À compter de 2014-2015, la structure de l'architecture d'alignement des programmes a été modifiée, et le programme 1.4 – Analyse et innovation dans le secteur des transports a essentiellement été incorporé au programme 1.1 – Cadres qui appuient le marché des transports.

Nota : Comprend le financement de tous les crédits et postes législatifs. Une analyse des tendances et une explication des écarts suivent.

Analyse des tendances

Un réseau de transport efficient

Les dépenses prévues pour *Un réseau de transport efficient* sont surtout touchées par les changements dans les flux de trésorerie de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Les niveaux de financement de ces programmes fluctuent généralement en fonction des projets prévus et, à l'exception d'une augmentation en 2017–2018 liée aux dépenses prévues dans le cadre d'un projet du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, les niveaux de financement commencent à diminuer à compter de 2015–2016, à mesure que se terminent les programmes. Les dépenses prévues dans le programme *Infrastructure de transport* culminent en 2014–2015 en raison de l'acquisition d'un traversier de remplacement, puis elles diminuent en 2016–2017 et en 2017–2018 en raison des baisses prévues des paiements législatifs à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour ce qui est des autres années, les fluctuations sont principalement liées aux flux de trésorerie du projet de cession des ports.

Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Les dépenses prévues pour *Un réseau de transport respectueux de l'environnement* varient au cours de l'horizon de planification en raison des changements dans les niveaux de financement des diverses initiatives. Les dépenses prévues dans le cadre des initiatives du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (*Gérance de l'environnement – Transport*) et des Initiatives de transport propre de prochaine génération (*Air pur – Transport*) prennent fin le 31 mars 2016. Le financement du programme de contribution Ocean Networks Canada – Océans intelligents (*Eau propre – Transport*) se termine le 31 mars 2017.

Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Les dépenses prévues pour *Un réseau de transport sécuritaire et sûr* diminuent en raison du transfert de financement à Services partagés Canada, de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts annoncées dans le budget de 2012 et de certaines réaffectations internes de fonds pour centraliser les fonctions administratives et mieux harmoniser les dépenses avec l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada. Les dépenses peuvent également varier d'année en année en raison des changements dans le type et le nombre de projets d'investissement entrepris chaque année et des variations de la demande relative aux programmes de paiements de transfert. On a connu une augmentation globale des dépenses projetées en 2014–2015 en raison des coûts salariaux liés à la liquidation des indemnités de départ et du coût ponctuel lié à la transition aux payes en arrérages par le gouvernement du Canada. Les dépenses projetées en 2014–2015 ont également atteint un sommet pour *Sécurité maritime*, *Transport des marchandises dangereuses* et *Sécurité et sûreté multimodales* en raison de l'augmentation prévue de l'activité dans ces secteurs. Le Ministère entreprend des examens annuels des besoins en ressources des programmes dans le cadre du processus de planification et il réaffecte le financement à l'interne au besoin. Le financement des dépenses de fonctionnement et des subventions et contributions demeure assez constant après 2015–2016, et les écarts dans

les dépenses prévues sont surtout liés aux changements dans les flux de trésorerie des projets d'immobilisation.

Services internes

Les dépenses prévues pour les *Services internes* diminuent au cours des exercices ultérieurs principalement en raison du transfert de financement à Services partagés Canada et de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts annoncées dans le budget de 2012. Il y a une hausse marquée des dépenses projetées en 2014–2015 en raison des coûts salariaux liés à la liquidation des indemnités de départ et du coût ponctuel concernant la transition à la paye en arrérage par le gouvernement du Canada.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses prévues pour 2015–2016 avec le cadre pangouvernemental[v] (en dollars)

Total des dépenses prévues par secteur de dépenses (en dollars)

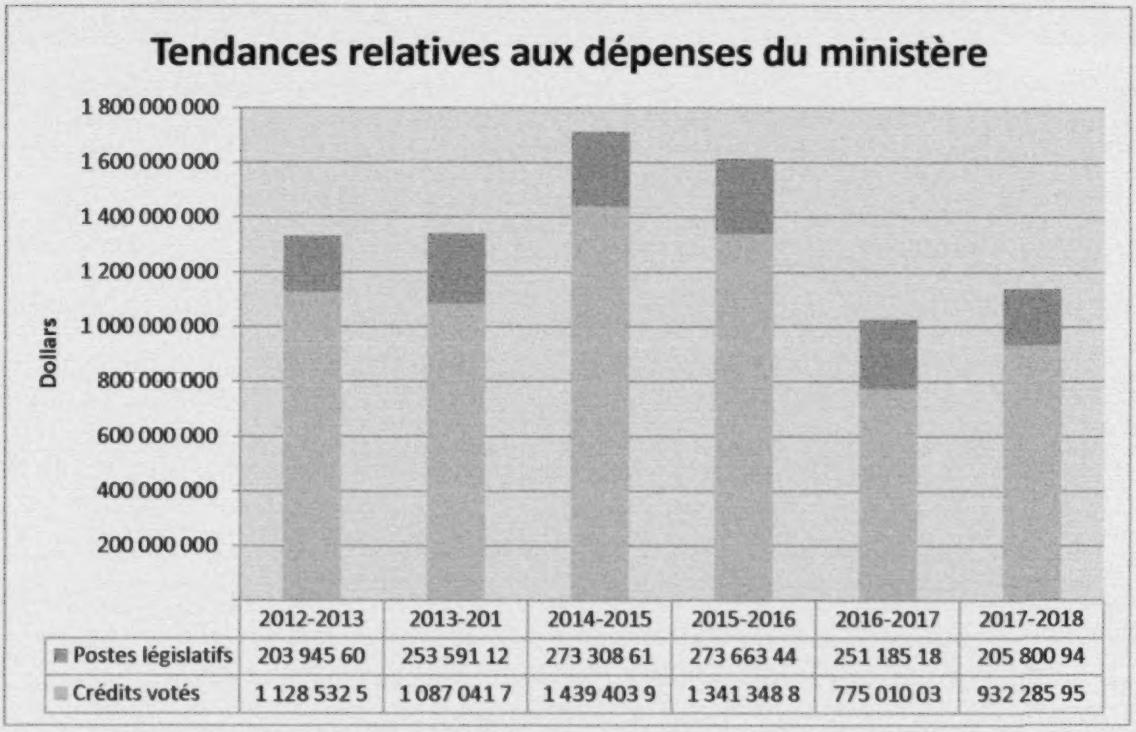
Secteur de dépenses du gouvernement du Canada	Résultats du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues
Affaires économiques	Une croissance économique forte	976 064 291
	Un environnement propre et sain	95 226 803
	Un marché équitable et sécurisé	24 473 890
Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	362 935 529
Affaires internationales	Sans objet	
Affaires gouvernementales	Sans objet	

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

Pour l'exercice 2015–2016, Transports Canada prévoit dépenser 1 615 millions de dollars pour atteindre les résultats attendus de ses activités de programme et pour contribuer à ses résultats stratégiques. Cela représente une diminution nette des dépenses prévues de 80 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses prévues de 1 712 millions de dollars en 2014–2015.

La diminution de 2014–2015 à 2015–2016 est attribuable aux plans de dépenses réduits qui comprenaient un coût ponctuel pour l'acquisition d'un traversier de remplacement, de même que les coûts salariaux liés à la liquidation des indemnités de départ et un coût ponctuel lié au passage à la paye en arrérages. Cette diminution est compensée par une augmentation du financement des subventions et des contributions principalement attribuable à une hausse des dépenses liées au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Figure 2 : Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



	2012-2013	2013-201	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Postes législatifs	203 945 60	253 591 12	273 308 61	273 663 44	251 185 18	205 800 94
Crédits votés	1 128 532 5	1 087 041 7	1 439 403 9	1 341 348 8	775 010 03	932 285 95

Dans l'ensemble, les plans de dépenses diminuent après 2015–2016, principalement en raison d'une réduction des dépenses prévues dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi que des dépenses liées à des initiatives environnementales, comme les Initiatives de transport propres de prochaine génération et le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux, qui atteindront leurs dates de maturité. Il y a une légère augmentation des dépenses en 2017–2018 en raison des dépenses prévues dans le cadre d'un projet du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits de Transports Canada, veuillez consulter le Budget principal des dépenses 2015–2016 [vi] sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Transports Canada[vii] vise trois résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que le Ministère tend à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,[8] des indicateurs de rendement[9] et des objectifs[10], tel que le prévoit l'architecture d'alignement des programmes. Ce qui distingue les différents niveaux de l'architecture d'alignement des programmes est la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes représente des programmes de grande envergure dont les zones d'intervention sociale sont vastes tandis que le niveau des sous-programmes représente des sous-programmes ciblés qui visent un groupe et une zone d'intervention plus restreints.

Cette section décrit la manière dont le Ministère envisage d'atteindre ses résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières qui seront consacrées à chaque programme et sous-programme au cours de l'année à venir. Elle présente aussi les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, à un haut niveau de productivité, à une meilleure utilisation de tous les modes et à l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficient au Canada par la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; et l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé pour diverses initiatives de transport.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : Le programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures

[8]Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture d'alignement des programmes.
[9]Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'un programme.
[10]Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales par rapport aux transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; favoriser une plus grande coopération afin d'appuyer l'activité économique; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux (2007, ch. 1)*[viii].

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé, et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des lois et règlements (p. ex. la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires, en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; collaborer avec d'autres ministères et les intervenants de l'industrie afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, de commerce, de voyages et de tourisme, tels que les projets de portes et de corridors, et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; favoriser une plus grande coopération dans le secteur de l'aviation civile afin d'appuyer l'activité économique; et représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile.

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le programme a pour but d'élaborer des politiques, des lois et des règlements comme la *Loi maritime du Canada* et son règlement ainsi que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; de surveiller l'industrie maritime et canadienne de même que le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marché tant au marché du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien; de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale; et d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre

Description : Le programme du Cadre qui appuie le marché du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries saines et concurrentielles dans les domaines du transport ferroviaire et du transport routier au Canada, et grâce au respect de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI) et d'autres lois s'appliquant aux ponts internationaux. Le programme permet d'élaborer, de surveiller et de mettre en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la *Loi sur les transports au Canada* (Partie 3 : Transport ferroviaire); d'établir des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire; de surveiller les services de transport ferroviaire de marchandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs ainsi que les exploitations de services ferroviaires voyageurs; d'administrer les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec les compagnies de chemin de fer nationaux (CN) et Canadien Pacifique (CP) ainsi que le Programme de surveillance du grain; d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; d'examiner les conditions d'entrée sur le marché commercial du secteur du transport par camion et par autobus; de collaborer avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'Accord du libre-échange nord-américain (ALENA) sur le camionnage; de fournir des analyses et des conseils concernant le mouvement des marchandises dans le mode de transport terrestre et des questions connexes (p. ex. congestion, tarification routière, transport ferroviaire urbain et prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marchandises en consultation avec les intervenants clés; et de régler les problèmes pertinents par rapport aux ponts et aux tunnels internationaux, comme la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

Description : Le programme du Commerce et des cadres internationaux fait en sorte que les objectifs en matière de politiques et les intérêts des intervenants concernant l'efficacité du réseau de transport sont mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération au moment de la formulation des initiatives du gouvernement du Canada par rapport aux politiques étrangères et aux négociations commerciales. Il favorise une approche cohérente à l'échelle du gouvernement en ce qui a trait à la gestion des priorités internationales (comme le Plan d'action sur les marchés mondiaux et la Stratégie du Canada pour les Amériques) ainsi qu'à l'ensemble du commerce transfrontalier, aux emplois et à un programme de croissance économique afin d'apporter un avantage maximal aux Canadiens.

Le réseau de transport du Canada joue un rôle essentiel dans les efforts visant l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de commerce international. Cette fonction est nécessaire pour faire face à la croissance rapide du programme de négociations commerciales du gouvernement ainsi que pour saisir les occasions pour les entreprises canadiennes et les intervenants du secteur des transports. Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger,

qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur des transports auront davantage de possibilités d'échange et de commerce.

Sous-programme 1.1.5 : Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : Le programme d'Analyse et d'innovation dans le secteur des transports effectue des recherches et des analyses pour favoriser la compréhension des principaux déterminants du changement dans les transports, et oriente les décisions stratégiques en vue d'accroître l'efficacité et de promouvoir l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports. À cette fin, le programme gère les efforts de collecte de données en matière de transports; surveille le rendement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les tendances et les mises à jour connexes du réseau de transport et en fait rapport; effectue des recherches économiques ainsi que des recherches exploratoires et appliquées afin de cerner et de favoriser l'adoption de technologies prometteuses; et fournit des conseils sur comment réaliser ce dernier.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
24 473 890	24 473 890	21 393 723	21 405 670

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
3 642 589	3 642 589	3 642 589
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
3 524 986	2 586 279	2 586 279
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
1 989 074	1 989 074	1 989 074
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
3 308 763	3 308 763	3 308 763
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
12 008 478	9 867 018	9 878 965

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports		
160	158	158
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
32	32	32
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
19	19	19
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
12	12	12
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
28	28	28
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
69	67	67

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	120 917 636	Mars 2016
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	1 662 130	Mars 2016
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,79	Mars 2016
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,59	Mars 2016
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien			
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Passagers-kilomètres payants (PKP) générés par l'aviation au Canada	233,9 milliards	Mars 2016
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	Mars 2016
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage (transfrontalier) manutentionné par les transporteurs canadiens	38 millions de tonnes	Mars 2016
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Trafic maritime international manutentionné par les ports canadiens en pourcentage du trafic maritime international manutentionné par les ports nord-américains (en tonnes métriques)	18 %	Mars 2016
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
Un secteur du transport terrestre efficace	Facteur totale de productivité (quantité des données de sorties divisée par le total pondéré de toutes les données d'entrée, indexée à 1986)	224,8 milliards	Mars 2016
Un secteur du transport terrestre efficace	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport routier	Transporteurs routiers : 148 milliards	Mars 2016
1.1.4 Commerce et cadres internationaux			
Les accords commerciaux internationaux créent des possibilités pour l'industrie des transports	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports	Amélioration des possibilités commerciales pour les intervenants du secteur des	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
		transports	
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) et la réglementation des données d'accompagnement. Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les données de la LTC	85 %	Mars 2016
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Ratio des investissements en recherche, en développement et en technologie obtenus des sources externes	Ratio des investissements de 1:1	Mars 2016
Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Pourcentage des accords de subvention/contribution mettant en cause de multiples collaborateurs (hormis le gouvernement fédéral)	100 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Faire progresser les initiatives sur le transport ferroviaire de marchandises y compris les questions liées à la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres lois pour améliorer la sécurité ferroviaire et l'efficience (sous-programme 1.1.3);
- Élaborer une approche de mise en œuvre à l'appui de l'adoption de la *Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne* actuellement à l'étude au Parlement afin d'indemniser certains participants de l'industrie aérienne en cas de perte non couverte par les assurances offertes sur le marché (sous-programme 1.1.1);
- Faire progresser l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord, qui est conçue pour nous aider à mieux comprendre les répercussions du climat et pour favoriser la prise de mesures de planification et d'adaptation des transports améliorées et mieux intégrées (sous-programme 1.1.5);
- Appuyer la mise en œuvre du volet maritime de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne afin de favoriser le commerce en

éliminant des tarifs et en réduisant les obstacles non techniques (sous-programme 1.1.2);
- Élaborer une stratégie à long terme relative aux services de traversiers canadiens à l'appui du Plan d'action économique 2014, dans le cadre duquel sont réalisés des investissements stratégiques dans les services de transport, y compris les services de traversiers (sous-programme 1.1.2);
- Élaborer et mettre en œuvre des règlements visant la construction et l'exploitation sécuritaires des installations de gaz naturel liquéfié sur les terrains des ports fédéraux pour appuyer la croissance des investissements, de l'emploi et de l'économie (sous-programme 1.1.2).

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques, le Programme des Portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; et commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième plus important partenaire commercial du Canada, et la circulation commerciale Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce programme coordonne et gère un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment le passage frontalier Windsor-Detroit.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.2 Portes d'entrée et corridors			
576 569 290	576 569 290	110 140 965	282 399 187

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
42 464 288	15 554 324	0
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
534 105 002	94 586 641	282 399 187

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
1.2 Portes d'entrée et corridors		
45	19	15
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
17	4	0
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
28	15	15

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	Mars 2016
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique			
L'Initiative de la porte et	Fluidité pour les ports de la	8,5 jours en	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Colombie-Britannique : Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto	moyenne et écart-type de 0,5 jour	
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations et des exportations d'équivalents d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	12 %	Mars 2016
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Importations : 42 100 $	Mars 2016
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Exportations : 69 200 $	Mars 2016
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique	4 jours en moyenne et écart-type de 0,3 jour	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	265 000 $	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	206 200 $	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
commerce international			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	75 800 $	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	65 600 $	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	25 700 $	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	30 800 $	Mars 2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT) EVT : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	9,5 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Favoriser les initiatives du Canada relatives aux portes d'entrée, y compris les objectifs de la Porte continentale et de la Porte de l'Atlantique, grâce à des activités de sensibilisation à l'échelle nationale et internationale, à la mobilisation des intervenants

ainsi qu'à du matériel de promotion et de commercialisation (sous-programmes 1.2.1 et 1.2.2). Veuillez consulter la Section III : Renseignements supplémentaires pour obtenir de l'information détaillée sur les initiatives des portes d'entrée et des corridors;

- Appuyer les initiatives du Canada relatives aux portes d'entrée et aux corridors stratégiques grâce à l'analyse stratégique du réseau de transport maritime et à la mobilisation des intervenants pour renforcer la fiabilité et la compétitivité du Canada sur le marché mondial et améliorer l'efficience du secteur du transport maritime (sous-programmes 1.2.1 et 1.2.2).

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : Le Programme Infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime et Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada pour appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, procède à la cession des biens, et en confie l'exploitation à forfait, dans la mesure du possible.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le programme d'Infrastructure de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Le programme permet d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires afin de protéger les intérêts du gouvernement en tant que propriétaire et la conformité aux conditions des baux; d'exploiter les aéroports régionaux/locaux et éloignés qui appartiennent au gouvernement fédéral; de fournir un soutien financier aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral afin d'assurer le maintien de l'exploitation et de la sécurité de l'infrastructure côté piste, et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date en assurant un soutien financier à douze collectivités du Labrador, par l'entremise du gouvernement provincial, afin d'entretenir les bandes d'atterrissage.

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

Description : Le Réseau national d'aéroports (RNA) est un système de transport vital ayant des ramifications importantes avec l'économie canadienne. Afin de protéger les intérêts du gouvernement fédéral en tant que propriétaire et d'assurer la conformité aux conditions des baux, le programme de Gérance des administrations aéroportuaires permet

d'assurer des services de surveillance et de gestion des biens immobiliers aux aéroports dont l'exploitation a été transférée à des administrations aéroportuaires locales. Il permet aussi de gérer certaines responsabilités en ce qui a trait au Système de navigation aérienne (SNA) commercialisé. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : s'assurer que les administrations aéroportuaires respectent les conditions de leurs baux; traiter rapidement les questions concernant la gestion des baux; achever les travaux d'assainissement de l'environnement des terres du SNA; gérer les liens permanents avec NAV CANADA relativement aux questions immobilières; et percevoir le revenu locatif des aéroports.

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports et dans l'intérêt des localités concernées, le programme d'Exploitation des aéroports exploite 18 aéroports éloignés, régionaux et locaux appartenant à Transports Canada.

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le programme de Soutien aux petits aérodromes assure un soutien pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité des pistes dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), et il permet de gérer les engagements existants grâce auxquels certaines collectivités ont accès aux services et aux infrastructures aéroportuaires. Conformément à la Politique nationale des aéroports, le PAIA assure un soutien aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la protection des biens qui ne se trouvent pas sur les pistes. Ce programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour effectuer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité. On assure le soutien des engagements en accordant de l'aide financière : au gouvernement provincial dans le cadre du Programme des pistes d'atterrissage côtières du Labrador en vue de l'entretien des bandes d'atterrissage dans douze collectivités du Labrador; et à quatre aéroports du Québec afin de couvrir une partie des déficits d'exploitation, grâce au Programme de subvention au fonctionnement et à l'entretien des aéroports.

Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime

Description : Le programme d'Infrastructure de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le programme est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres qu'elles gèrent; exploiter et céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; et assurer et appuyer la gérance de la partie canadienne de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.1 : Gérance des administrations portuaires canadiennes

Description : Le programme de Gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de18 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens qui appartiennent au fédéral ou qui sont assujettis aux lois fédérales. Il s'agit de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes, et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la *Loi maritime du Canada*; examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales; et assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

Sous-sous-programme 1.3.2.2 : Gérance de la voie maritime et soutien

Description : En vertu de la *Loi maritime du Canada*, il incombe à Transports Canada de protéger les activités et la viabilité à long terme de la voie maritime comme partie intégrante de l'infrastructure de transport nationale du Canada. Le programme de Gérance de la voie maritime et de soutien permet de surveiller la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'entremise de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (la Corporation de la Voie maritime), dans l'intérêt des usagers de la Voie maritime et des entreprises et collectivités qui en dépendent. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : administrer, négocier et surveiller l'entente de vingt ans que le gouvernement fédéral a conclue avec la Corporation de la voie maritime; verser les paiements législatifs; négocier et surveiller les plans d'activités quinquennaux qui établissent les objectifs opérationnels et les coûts de renouvellement des biens; et superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.3 : Gérance des services de traversiers et soutien

Description : Le programme de Gérance des services de traversiers et de soutien dessert les Canadiens, les collectivités et les entreprises qui dépendent des services de traversiers. Il permet de surveiller le financement et la participation du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux services de traversiers dans l'ensemble du pays. Le programme vise le service de la société d'État Marine Atlantique qui relie Terre-Neuve au reste du Canada conformément au mandat constitutionnel; trois services interprovinciaux du secteur privé dans le Canada Atlantique, y compris un service dans la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine selon le Programme de contribution pour les services de traversier; et le versement d'une subvention annuelle pour des services en Colombie-Britannique.

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

Description : Le programme d'Exploitation des ports assure l'accès aux installations maritimes sous le contrôle de Transports Canada aux usagers des ports et aux collectivités qu'ils desservent. Il permet la gestion et le maintien des ports qui appartiennent à Transports Canada, ce qui comprend l'établissement et la collecte des frais portuaires publics nationaux dans ces ports.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le programme d'Infrastructure de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre, tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts fédéraux; collaborer avec les provinces, les territoires et les autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail et des ponts fédéraux; et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Sous-sous-programme 1.3.3.1 : Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien

Description : Le programme de Gérance du transport ferroviaire voyageur et de soutien rend accessibles les services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle nationale, à l'échelle régionale et dans les régions éloignées dans l'ensemble du Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance de VIA Rail Canada et gérer la subvention annuelle à VIA Rail Canada; surveiller et fournir des conseils politiques sur les services ferroviaires voyageurs; administrer les contributions aux entreprises du secteur privé ou aux bandes des Premières nations qui exploitent des services de transport ferroviaire voyageurs dans les régions éloignées; et fournir le financement pour les projets d'immobilisations qui appuient les services de transport ferroviaire.

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts fédéraux

Description : Relevant de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et d'autres textes législatifs, le programme de Gérance des ponts fédéraux permet de traiter des questions de capacité des ponts et tunnels qui relèvent de la compétence de Transports Canada en vue de satisfaire de façon sécuritaire aux besoins actuels et futurs en matière de transport, et d'assurer la fonction de gérance des ponts qui appartiennent au Ministère. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : la mise en œuvre et la gestion des initiatives et des contributions fédérales qui visent à répondre aux besoins des ponts sous compétence fédérale; la surveillance de la conformité des exploitants de ponts et tunnels à la réglementation pertinente; l'élaboration et la mise en œuvre des lois et règlements régissant les exploitants de ponts internationaux; la surveillance de la gérance du Pont de la Confédération conformément à une obligation constitutionnelle; et le versement des

paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) pour la partie routière du pont Victoria à Montréal.

Sous-sous-programme 1.3.3.3 : Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport

Description : Le programme de Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport profite aux usagers de la route, aux intervenants et aux collectivités, car il permet d'améliorer les routes, les ponts, les systèmes de transport en commun et les systèmes technologiques pour le transport et les passages frontaliers, réduisant ainsi la congestion, les accidents et les coûts d'exploitation des intervenants et des usagers. Les fonctions qui se rattachent à ce programme intermodal sont les suivantes : fournir de l'orientation pour la conception de programme; gérer les contributions fédérales visant à améliorer le Réseau routier national (RRN), l'infrastructure frontalière Canada-États-Unis, les initiatives par rapport aux réseaux de transport en commun et à d'autres infrastructures de transport; élaborer, superviser et mettre en œuvre des politiques fédérales, et coordonner les enjeux liés aux infrastructures; évaluer les projets de transport du plan Chantiers Canada; et aider à surveiller le rendement de l'infrastructure de transport, en collaboration avec les intervenants.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.3 Infrastructures de transport			
399 495 001	399 495 001	350 031 572	301 848 075

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
76 056 318	85 762 356	79 516 512
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
-3 801 229	1 698 771	1 698 771
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
30 745 578	35 586 904	29 198 789
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
49 111 969	48 476 681	48 618 952
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
237 120 819	175 782 067	126 215 688
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
1 419 942	1 419 942	1 419 942

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
137 602 057	116 902 057	71 202 057
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
82 274 295	46 164 020	46 164 020
1.3.2.4 Exploitation des ports		
15 824 525	11 296 048	7 429 669
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
86 317 864	88 487 149	96 115 875
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
12 208 763	12 208 763	12 208 763
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
68 124 219	69 127 192	70 080 016
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
5 984 882	7 151 194	13 827 096

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
1.3 Infrastructures de transport		
242	217	210
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
144	144	144
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
10	10	10
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
111	111	111
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
23	23	23
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
55	46	46
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
7	7	7
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
8	8	8
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
10	1	1
1.3.2.4 Exploitation des ports		
30	30	30
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		

2015–2016	2016–2017	2017–2018
43	27	20
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
3	3	3
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
3	3	3
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
37	21	14

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	Mars 2016
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	Mars 2016
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			
Les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) respectent leurs baux. Les problèmes de non-conformité aux baux sont traités à l'intérieur des trente jours suivant leur détection	Pourcentage des aéroports du RNA qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux	100 %	Mars 2016
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	Mars 2016
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports financés qui ont une certification opérationnelle	100 %	Mars 2016
1.3.2 Infrastructure de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle pour les usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle	100 %	Mars 2016
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes			
Conformité aux lois, aux règlements et aux	Pourcentage des transactions qui sont en	100 %	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
lettres patentes	conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral		
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien			
La Voie maritime est ouverte et accessible à la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible	99 %	Mars 2016
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien			
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 %[11]	Mars 2016
1.3.2.4 Exploitation des ports			
Les ports dont TC est propriétaire sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des ports exploitables qui sont opérationnels	100 %	Mars 2016
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale			
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le gouvernement fédéral ont été réalisés, et les usagers peuvent en bénéficier conformément à la date de conclusion de l'accord avec le bénéficiaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	Mars 2016
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des voyages ferroviaires de passagers (mesuré par trains-kilomètres) livré par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	98 %	Mars 2016
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux			
Les ponts appartenant au gouvernement fédéral peuvent	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour permettre	100 %	Mars 2016

[11] Ne comprend pas les problèmes liés à la mécanique ou aux conditions météorologiques hors du contrôle des exploitants.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
répondre à la demande actuelle et future	à un projet de débuter dans la période convenue		
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre la Stratégie de gestion des biens en ce qui touche les ports détenus et exploités par Transports Canada en vue d'appuyer le transfert de ces installations à des intérêts locaux et privés mieux placés pour les exploiter, de même que l'exploitation et l'entretien continus des ports appartenant au gouvernement fédéral (sous-programme 1.3.1);
- Modifier et mettre en service le traversier qui remplacera le *Princess of Acadia*, qui est exploité entre Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse (sous-programme 1.3.2.3);
- Élaborer une Stratégie de gestion des biens pour les aéroports régionaux et locaux détenus et exploités par Transports Canada (sous-programme 1.3.1.1).

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et s'harmonise avec d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations futures; assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; et fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : Le Programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques et/ou de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires, et mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le programme du Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et de la surveillance, qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur l'aéronautique*, contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires; de surveiller la conformité des entreprises de transport à l'égard de leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre dans ces secteurs; fournir de l'appui à Environnement Canada dans l'élaboration de règlements visant les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers, et de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'instruments en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Sous-programme 2.1.2 : Initiatives en matière d'air pur

Description : Les Initiatives en matière d'air pur permettent au gouvernement fédéral de faire progresser son programme environnemental du secteur des transports en favorisant

et en démontrant des moyens visant à réduire les gaz à effet de serre et autres polluants liés au transport; en mettant à l'épreuve et en appliquant des technologies automobiles de pointe en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants provenant des véhicules motorisés; en créant des partenariats; et en concevant, en négociant et en gérant les initiatives de réduction des émissions liées au transport. Initiatives précises écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II, Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée, Programme d'alimentation à quai des navires dans les ports et Programme de système de réservation de camions.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.1 Air pur – Transport			
29 417 677	29 417 677	4 506 789	1 501 789

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
11 420 657	1 550 044	1 501 789
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur		
17 997 020	2 956 745	0

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
2.1 Air pur – Transport		
86	15	15
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
55	13	13
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur		
31	2	2

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.1 Air pur – Transport			
Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants de l'air dans le secteur des transports	Intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité (p. ex. tonnes-km, tonnes par heure et tonnes	Une amélioration de l'intensité conforme au plan établi en vertu de la démarche horizontale du gouvernement pour	Mars 2020

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	par appel)	l'air pur Remarque : La fixation d'une valeur absolue ne sera possible qu'au moment de l'établissement et de la transmission de la part du secteur des transports concernant les cibles de réduction du gouvernement du Canada	
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance			
Cadre réglementaire (et politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 %	Mars 2016
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur			
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes. Pour le Programme d'alimentation à quai pour les ports et l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage	10	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui du thème du transport respectueux de l'environnement du Programme de l'air pur et en vertu des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins de l'élaboration de normes, de règlements et de programmes d'action qui permettront de limiter ou de réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime et aérien international, respectivement (sous-programme 2.1.1);
- Prendre des mesures à l'égard des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur maritime en finançant la mise en place

d'installations d'alimentation à quai des navires dans les ports canadiens (sous-programme 2.1.2);
- Prendre des mesures à l'égard des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire dans le cadre de l'initiative conjointe Canada–États-Unis sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération en matière de réglementation, un accord volontaire avec l'industrie ferroviaire canadienne, ainsi que des activités de recherche visant à mieux comprendre les nouvelles technologies permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre (sous-programme 2.1.1);
- Appuyer l'élaboration d'une réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre visant les véhicules utilitaires légers (année modèle 2017 et plus) et les véhicules utilitaires lourds (années modèles 2014–2018) en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qui s'harmonisera avec la réglementation des États-Unis (sous-programme 2.1.1).

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : Le Programme Eau propre – Transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast, et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le Programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments naviguant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le Cadre réglementaire du programme sur l'eau propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires en permettant de surveiller la conformité des sociétés de transport maritime au cadre réglementaire en matière de sécurité maritime au moyen d'activités de surveillance, d'inspection, de vérification, de suivi et d'application de la loi.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.2 Eau propre – Transport			
31 902 400	31 902 400	26 896 996	16 766 856

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
17 857 453	14 165 375	1 261 843
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
14 044 947	12 731 621	15 505 013

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
2.2 Eau propre – Transport		
94	82	60
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
36	30	8
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
58	52	52

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.2 Eau propre – Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	Mars 2017
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre			
Lois, règlements et politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales adoptées	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes et les normes internationales adoptées	95 %	Mars 2017
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 %	Mars 2017

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
L'industrie est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de compétence canadienne	Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast*	95 %	Mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer d'utiliser le Programme national de surveillance aérienne en tant que principal pilier du programme de prévention de la pollution du gouvernement du Canada. Il accroîtra le nombre de missions et le temps de surveillance pour améliorer l'efficacité du programme et répondre à l'augmentation du trafic maritime (sous-programme 2.2.2);
- Passer de normes nationales à une planification d'intervention axée sur les risques, conformément à la recommandation du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Dans le cadre du programme pilote de planification d'intervention par secteur, un programme de subvention sera mis au point afin de permettre la participation des collectivités locales et des groupes autochtones (sous-programmes 2.2.1 et 2.2.2);
- Travailler sur l'initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes en modifiant la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* de façon à renforcer les dispositions sur la préparation et l'intervention en cas de pollution et en modernisant le programme d'intervention environnementale pour améliorer les inspections de la conformité et accroître l'efficacité de la prise de mesures d'application de la loi en cas de non-conformité (sous-programmes 2.2.1 et 2.2.2);
- Cerner les besoins stratégiques futurs dans le Nord en mettant l'accent sur les services et l'infrastructure de transport qui renforceront le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement dans tous les modes (sous-programme 2.2.1).

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le Programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que respecter les engagements du Ministère envers les peuples autochtones. Ce Programme permet d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement, conformément à la

législation et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés; de donner des conseils sur la consultation, la mobilisation et les négociations de traités Autochtones; et chercher à améliorer la résilience du réseau de transport national face aux événements climatiques extrêmes actuels et à venir.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
33 906 726	33 906 726	10 734 397	10 734 397

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2015–2016	2016–2017	2017–2018
2.3 Gérance de l'environnement – Transport		
106	100	100

Mesure du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable	100 %	Mars 2016
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0	Mars 2016
Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'a pas réalisé ses obligations légales de consulter les groupes autochtones	0	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada qui appuient le programme de développement responsable des ressources, y compris la participation aux activités de consultation des Autochtones associées aux examens de projet

coordonnées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, le Bureau de gestion des grands projets et le Bureau de gestion des projets du Nord;

- Contribuer à l'élaboration d'un processus intégré pour s'assurer que les instruments législatifs et réglementaires sont modernes, rationalisés et efficaces;
- Poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux et de la Stratégie d'assainissement de l'environnement en vue de l'assainissement et de la gestion des sites contaminés de Transports Canada en fonction du financement disponible. Par exemple, dans le cadre du projet d'assainissement de Rock Bay, retirer les sédiments contaminés de la baie, remblayer la baie jusqu'à son niveau original et restaurer le littoral.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada, et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, normes, lois et règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaire et sûr et à l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les programmes et sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le Programme de Sécurité aérienne, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes y compris l'établissement des normes de sécurité pour la conception et la fabrication de produits aéronautiques en harmonie avec les normes internationales. Le Programme favorise la sécurité du système aérien, assure la surveillance du secteur de l'aviation et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le Programme offre des services aériens et la formation connexe afin d'appuyer les activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la sécurité aérienne assure l'utilisation équilibrée d'outils (politiques, lignes directrices, règlements, normes, activités d'éducation et de sensibilisation), fondé sur les risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de sécurité aérienne harmonisé pour les Canadiens ainsi que pour l'industrie aérienne au Canada.

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité aérienne est fondé sur les risques, et permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique avec le cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-sous-programme 3.1.2.1 : Service à l'industrie aéronautique

Description : En s'inspirant des normes et des exigences réglementaires du *Règlement de l'aviation canadien*, les responsables du programme de Service à l'industrie aéronautique remplissent les fonctions suivantes : délivrent des permis au personnel, délivrent des certificats d'exploitation aux organismes et certifient les produits aéronautiques.

Sous-sous-programme 3.1.2.2 : Surveillance du réseau aérien

Description : Le programme de Surveillance du réseau aérien, fondé sur les risques, permet de surveiller la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

Description : Le programme de Services des aéronefs fournit des aéronefs, des services aériens, l'ingénierie et l'entretien des aéronefs ainsi que les services de formation connexes à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.1 Sécurité aérienne			
173 447 956	173 447 956	172 861 136	169 835 759

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
27 707 434	27 099 360	26 589 404
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
121 492 161	121 144 469	121 159 469
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
33 402 788	33 357 829	33 357 829
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
88 089 373	87 786 640	87 801 640
3.1.3 Service des aéronefs		
24 248 361	24 617 307	22 089 886

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.1 Sécurité aérienne		
1 734	1 734	1 734
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
254	254	254
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
1 127	1 127	1 127
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
348	348	348
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
779	779	779
3.1.3 Service des aéronefs		
353	353	353

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 00 heures de vol. Taux moyen continu à comparer à la cible. (La cible est basée sur la moyenne des 10 années précédentes) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 3 % par rapport à la moyenne mobile sur 10 ans (la moyenne mobile sur 10 ans est actuellement 5,8)	Décembre 2015
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme d'établissement de règle qui arrive à point nommé et appuie le cadre de règlementation axé sur le risque	Temps moyen (en années) pour l'élaboration de nouveaux règlements ou la modification de règlement régissant la sécurité aérienne (dans le but de calculer le taux moyen pour une période de 5 ans, dès qu'il y aura suffisamment de données) (Amélioration = diminution)	5,64 (baisse de 5 % par rapport à l'année précédente)	Décembre 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Nombre de constatations de non-conformité des entreprises aériennes selon les certificats détenus en comparant une année à l'autre. (Amélioration = diminution) *Nota : La tendance générale ne peut être mesurée pleinement avant la fin de l'exercice financier 2017–2018, étant donné que le cycle de surveillance est de 5 ans et que celui-ci a commencer en 2013–2014	Baisse de 1 %	Mars 2016
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique			
Les services offerts appuient les activités de l'industrie aéronautique canadienne	Pourcentage (%) des services offerts qui respectent les normes de service (Amélioration = augmentation) Nota : Toutes les activités nationales ne sont pas représentées.	66 % (hausse de 5 % par rapport à l'année précédente)	Mars 2016
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien			
La communauté aérienne gère systématiquement les dangers et les risques de l'aviation	Gravité moyenne des cas de non-conformité observés dans les entreprises aérienne selon les certificats détenus et sur une échelle de 1 à 3 (1=mineure, 2=modérée, 3=majeure) (Amélioration = baisse de la gravité)	2,0	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1.3 Services des aéronefs			
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Pourcentage de clients satisfaits ou très satisfait du service (notation de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2018
Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Nombre d'incidents de catégorie 3[12] ou plus (par 1 000 h de vol) (Amélioration = diminution)	2,0	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Proposer une structure des frais d'utilisation nouvelle et modifiée pour les Services de certification des aéronefs afin d'améliorer la prestation de services à l'industrie aéronautique et lancer des consultations avec les intervenants de l'industrie conformément aux exigences de la *Loi sur les frais d'utilisation* (sous-programmes 3.1.1 et 3.1.2);
- Mettre en œuvre une stratégie sur l'aménagement responsable des aérodromes afin d'établir une orientation stratégique sur les critères de certification et d'immatriculation dans le but de protéger davantage la viabilité et les activités des aérodromes (sous-programme 3.1.1);
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour appuyer l'utilisation sécuritaire des véhicules aériens sans pilote au Canada fondée sur des conclusions découlant de l'étude de solutions réglementaires et non réglementaires en réponse à l'évolution des nouvelles technologies (sous-programme 3.1.1).

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le Programme de Sécurité maritime, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la protection de la navigation*, de la *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*, de la *Loi sur le pilotage*, de la *Loi sur le cabotage* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les

[12] Les événements de catégorie 3 comprennent des événements entraînant des dommages, des blessures, des retards, des immobilisations au sol ou des coûts modérés en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*.

normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sécurité du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres), d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada, de protéger le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes, de réglementer les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant et/ou après la construction de certains ouvrages, de réglementer la mise à l'eau de bouées privées conformément au *Règlement sur les bouées privées* pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et d'agir à titre de receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

Description : Le Cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin d'appuyer un cadre réglementaire de la sécurité maritime harmonisé pour l'industrie maritime canadienne (marins, navires commerciaux [autres que les embarcations de plaisance] et embarcations de plaisance). Ce programme déploie également des efforts pour harmoniser le cadre réglementaire de la sécurité maritime du Canada avec celui d'autres pays.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations, de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.2.3 : Programme de protection de la navigation

Description : Le Programme de protection de la navigation est responsable de l'administration de la *Loi sur la protection de la navigation*. Les principales activités sont l'examen et l'autorisation d'ouvrages dans les eaux répertoriées dans l'annexe, la gestion des obstacles dans les eaux répertoriées à l'annexe ainsi que l'application de l'interdiction de jeter des matériaux dans les eaux navigables. Le programme possède également une disposition d'adhésion qui permet au propriétaire d'un ouvrage se trouvant dans des eaux navigables non répertoriées d'en demander l'examen en vertu de la Loi. Le programme a aussi des responsabilités sous la *Loi de la marine marchande du Canada*, 2001 en procédant à l'examen et rendant des décisions conformément aux pouvoirs liés à la navigation, notamment dans le cadre du Programme du receveur d'épaves et du *Règlement sur les bouées privées*.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.2 Sécurité maritime			
57 475 536	57 475 536	53 463 452	52 892 836

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
10 270 273	9 961 433	9 934 411
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
43 491 322	39 955 769	39 412 175
3.2.3 Programme de protection de la navigation		
3 713 941	3 546 250	3 546 250

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.2 Sécurité maritime		
567	548	548
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
97	97	97
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
425	406	406
3.2.3 Programme de protection de la navigation		
45	45	45

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.2 Sécurité maritime			
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % en fonction de la moyenne sur 2 ans établie	Décembre 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Diminution de 1 % en fonction de la moyenne quinquennale établie	Décembre 2016
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes et/ou normes internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2016
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			
Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés aux règlements applicables	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements applicables[13] (Amélioration = augmentation)	68 %	Mars 2016
Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie) (Amélioration = augmentation)	60 %	Mars 2016
La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (Amélioration = augmentation)	95 %	Mars 2017
3.2.3 Programme de protection de la navigation			

[13] Les navires non-conformes qui sont considérés comme non sécuritaires sont arrêtés immédiatement. La non-conformité peut désigner une personne qui ne présente pas le document approprié à un inspecteur sur demande, ou l'omission de corriger un manquement à la sécurité relevé dans le navire. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Étant donné que le Groupe de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada délivre plus de 20 000 avis de défaut de sécurité chaque année, la moyenne globale de conformité de 70 % comprend tous les navires pour lesquels aucune lacune de sécurité n'a été relevée (si minime soit-elle). Ce résultat continuera d'être surveillé au moyen d'inspections et de sensibilisation en collaboration avec les partenaires canadiens et internationaux.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Navigation sécuritaire dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada	Le nombre d'ouvrage mis en place de façon sécuritaire au cours de l'année[14]	Base de référence à établir en 2017[15]	Mars 2018

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Améliorer les activités de conformité et de surveillance pour réduire au minimum le nombre d'incidents et d'accidents dans les eaux canadiennes (sous-programme 3.2.2);
- Continuera à moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de Sécurité maritime en élaborant et en modifiant des règlements de façon à les harmoniser avec les exigences internationales (TERMPOL, réforme de la réglementation, lignes directrices de classe mondiale sur l'inspection et la vérification des navires-citernes) et à répondre aux besoins des intervenants (sous-programmes 3.2.1 et 3.2.2);
- Mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan d'action pour le Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation[ix] pour harmoniser davantage les régimes réglementaires du Canada et des États-Unis (sous-programme 3.2.2);
- Proposer des mesures à l'appui du développement responsable des ressources grâce à un programme de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et à un transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement (sous-programme 3.2.1 et 3.2.2);
- Appliquer de nouveaux règlements visant à améliorer la sécurité des bateaux de pêche, les normes sur la construction et l'équipement des bâtiments et la surveillance de la certification et de l'inspection de sécurité des bâtiments (sous-programme 3.2.1);
- Appliquer et examiner les procédures, les lignes directrices et les outils opérationnels essentiels à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection de la navigation* (sous-programme 3.2.3).

[14] La *Loi sur la protection de la navigation* autorise et réglemente les obstacles sécuritaires au droit du public à la navigation, y compris les ouvrages construits dans les cours d'eau les plus achalandés du Canada ou sur, sous, au-dessus ou à travers ceux-ci.

[15] Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection de la navigation* (LPN) le 1er avril 2014, de nouveaux processus et procédures administratifs ont été élaborés. Le programme vise 2016 pour la mise en œuvre des nouvelles normes de services à l'appui des fonctions administratives révisées du Programme de protection de la navigation en vertu de la *Loi*.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Programme de la Sécurité ferroviaire élabore, administre et surveille les politiques et les outils de réglementation nécessaires à la sécurité des opérations ferroviaires de façon à être cohérent avec les normes et les niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du système de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme du Cadre réglementaire de la Sécurité ferroviaire fournit une gamme d'outils équilibrée (politiques, règles et normes d'ingénierie) pour promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire harmonisé pour l'industrie ferroviaire et le public en général, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité ferroviaire est fondé sur les risques et fait la promotion de la conformité de l'industrie ferroviaire au cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications et, au besoin, d'application de la loi.

Sous-programme 3.3.3 : Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire

Description : Le Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire assure le financement des améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau et encourage la sensibilisation et l'éducation du public et des intervenants dans le but de prévenir les blessures et les décès.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.3 Sécurité ferroviaire			
35 707 671	35 707 671	35 525 338	35 054 167

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
3 261 159	3 261 159	3 261 159
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
19 938 982	16 756 679	16 285 478

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
15 507 530	15 507 530	15 507 530

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.3 Sécurité ferroviaire		
209	209	209
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
22	22	22
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
149	149	149
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
38	38	38

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.3 Sécurité ferroviaire			
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/ explosions entre autres) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Décembre 2015
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Décembre 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	protection) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)		
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire			
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2016
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Taux de non-conformité de l'industrie décelé dans les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = diminution)	Baisse de 2 % durant l'année	Mars 2016
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (Amélioration = augmentation)	5 %	Mars 2016
Éliminer les intrusions sur les emprises de chemin de fer	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (Amélioration = augmentation)	5 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer d'appliquer les recommandations du Bureau de la sécurité des transports découlant de l'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic, y compris les suivantes (sous-programme 3.3.1) :
  - l'examen des programmes de formation ferroviaire pour réaliser une analyse des lacunes et déterminer les modifications réglementaires requises;
  - la mise en œuvre d'un règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité révisé et l'augmentation de la fréquence des vérifications de ces derniers;
  - l'achèvement des modifications au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* pour aborder l'immobilisation des trains;
- Demeurer déterminé à travailler avec tous les ordres de gouvernement, l'industrie ferroviaire, les partenaires internationaux et d'autres intervenants clés pour améliorer continuellement la sécurité du réseau ferroviaire du Canada et accomplir ce qui suit (sous-programmes 3.3.1 et 3.3.2) :

- poursuivre la mise en œuvre du Plan d'action de gestion de Transports Canada pour répondre aux recommandations du Rapport du vérificateur général du Canada (automne 2013) sur la surveillance de la sécurité ferroviaire, y compris l'élaboration de règlements pour répondre aux problèmes de sécurité de longue date et à la collecte de données sur le rendement en matière de sécurité de l'industrie pour mieux éclairer la planification de la surveillance axée sur le risque. Le Ministère mettra également en œuvre des règlements clés, notamment un règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, un règlement sur les certificats d'exploitation ferroviaire, un règlement sur les passages à niveau et des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le Programme de la Sécurité des véhicules automobiles, que régit la *Loi sur la sécurité automobile* et la *Loi sur les transports routiers*, élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme du Cadre législatif et réglementaire des véhicules automobiles offre un juste équilibre d'outils (politiques, directives, règlements et normes) afin de créer et d'assurer un cadre harmonieux à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles à l'intention des Canadiens et de l'industrie canadienne des constructeurs automobiles. Le cadre s'élabore à partir des preuves obtenues sur le terrain lors d'enquêtes, d'essais physiques, de statistiques relatives aux collisions et de l'élaboration de projets conjoints de réglementations avec nos partenaires commerciaux.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme de Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est axé sur le risque et évalue la conformité de l'industrie des constructeurs automobiles par rapport au cadre de réglementation en ayant recours aux inspections, aux audits, aux essais physiques, et, lorsque la chose est nécessaire, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Guidée par la *Loi sur la sécurité automobile*, le programme responsable de la sécurité des transporteurs routiers permet d'assurer la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) en faisant la promotion du Code national de sécurité (normes de rendement relatives aux opérations des véhicules utilitaires); en administrant un programme de subventions destiné aux provinces et territoires à l'égard

de la mise en œuvre uniforme du Code national de sécurité et en assurant l'exécution du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* élaboré par le gouvernement fédéral.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
22 723 248	22 723 248	20 089 942	20 384 666

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
7 779 850	7 000 018	7 008 456
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
9 781 553	7 928 079	8 214 365
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
5 161 845	5 161 845	5 161 845

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.4 Sécurité des véhicules automobiles		
109	109	107
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
51	51	51
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
51	51	49
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
7	7	7

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2016
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2016
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sécurité automobile (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles			
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des territoires, grâce à l'adoption du code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 16 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Commencer la mise en œuvre du Plan prospectif conjoint dans le cadre du Plan d'action pour le Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation en ce qui concerne les Normes de sécurité des véhicules automobiles. L'objectif est d'harmoniser les normes de sécurité des véhicules automobiles nouvelles et mises à jour concernant les véhicules utilitaires légers et lourds du Canada et des États-Unis en facilitant les travaux conjoints et les partenariats (sous-programme 3.4.1);
- Continuer d'évaluer l'efficacité de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* pour assurer le niveau de sécurité des véhicules automobiles le plus élevé possible pour les Canadiens (sous-programme 3.4.1);
- Mettre en œuvre l'Initiative du guichet unique[16], conjointement avec l'Agence des services frontaliers du Canada, pour faciliter l'importation de véhicules et de pneus (sous-programme 3.4.1).

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Le Programme de Transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses. Ce Programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents pour la sûreté et la sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le système de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, surveille l'industrie du transport, applique les conventions internationales signées par le Canada et intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens.

[16] Dans le cadre du Plan d'action Par-delà la frontière, le Canada et les États-Unis ont convenu de fournir aux négociants commerciaux un guichet unique pour la déclaration par voie électronique de tous les renseignements requis afin de se conformer aux règlements douaniers et aux autres règlements gouvernementaux.

Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme du Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses assure l'équilibre des outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) et fait la promotion d'un cadre réglementaire harmonisé pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada et de celles qui y sont importées.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de Surveillance du transport des marchandises dangereuses est fondé sur les risques et appuie la conformité de l'industrie au cadre réglementaire par l'entremise de services, d'activités de sensibilisation, d'évaluations et validations, d'inspections, de vérifications et, le cas échéant, d'activités d'application de la loi.

Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme d'Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses, qui est exigé par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, protège la vie humaine ou la santé et les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 des conseils scientifiques, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire du CANUTEC[17] à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; en assurant une présence lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière d'intervention par des spécialistes des mesures correctives; en produisant le *Guide des mesures d'urgence* en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; en intervenant lors de menaces à la sécurité en partenariat avec l'industrie; et en effectuant des recherches sur les interventions d'urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
15 322 623	15 322 623	15 279 721	15 437 993

[17] CANUTEC : Centre canadien d'urgence transport

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
3 770 296	3 944 874	4 103 146
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
9 039 462	8 821 982	8 821 982
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
2 512 865	2 512 865	2 512 865

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.5 Transport des marchandises dangereuses		
147	146	147
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
30	31	32
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
92	90	90
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
25	25	25

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	Septembre 2015
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	3,3	Septembre 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
L'harmonisation du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage des exigences réglementaires proposées qui s'harmonisent avec les normes, les codes, les pratiques ou les exigences internationales (Amélioration = augmentation)	85 %[18]	Mars 2016
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage des inspections qui ne nécessitent pas une inspection de suivi selon le Programme d'estimation de la conformité[19] (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2016
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses			
Les clients sont satisfaits de la réponse fournie par CANUTEC	Pourcentage des appels à CANUTEC qui ne nécessitent pas de suivi (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Aborder les questions soulevées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence créé pour réunir les municipalités, les premiers répondants, les chemins de fer et les expéditeurs dans le but de renforcer la sécurité publique au Canada grâce à une capacité accrue d'intervention d'urgence (sous-programme 3.5.3);
- Appliquer une stratégie et un plan de réglementation afin de prévoir les enjeux courants liés au transport des marchandises dangereuses et d'y répondre grâce à un processus réglementaire accéléré et à une collaboration accrue avec les États-Unis pour harmoniser les programmes nord-américains et internationaux de transport des marchandises dangereuses et élaborer et diffuser le Guide des mesures d'urgence 2016 (sous-programme 3.5.1);

[18] Transports Canada prévoit augmenter la cible au fil du temps, mais compte tenu de la spécificité canadienne, la cible ne peut pas être de 100 %.

[19] Le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses a recours à une approche fondée sur le risque, qui est appuyée par un programme d'estimation de la conformité aléatoire, afin de mener des inspections ciblées. Malgré les variations importantes d'une année à l'autre des taux de conformité, chaque incident de non-conformité est suivi d'une mesure corrective en vertu de la politique sur le suivi de la non-conformité en matière de transport de marchandises dangereuses. Le degré de gravité de la non-conformité peut varier considérablement, allant de l'absence d'une plaque sur un contenant, à l'absence d'un plan d'intervention d'urgence approuvé, lorsqu'ils sont requis.

- Accroître le nombre d'inspections des sites de marchandises dangereuses à risque élevé et cerner, surveiller et aborder les risques liés aux activités de transport des marchandises dangereuses inconnues (sous-programme 3.5.2);
- Appliquer un programme national d'assurance de la qualité pour le transport des marchandises dangereuses à l'appui d'un régime de surveillance rigoureux (sous-programme 3.5.2);
- Renforcer CANUTEC, le service téléphonique d'urgence 24 heures de Transports Canada, afin d'améliorer l'appui aux premiers répondants et aux municipalités, et élargir le programme du Plan d'intervention d'urgence de façon à inclure les liquides inflammables, comme le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant aviation et l'éthanol, transportés par rail dans un seul wagon-citerne (sous-programme 3.5.3);
- Passer en revue la liste de tous les autres liquides inflammables transportés par train pour déterminer si le programme du Plan d'intervention d'urgence devrait être élargi pour les inclure (sous-programme 3.5.3).

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Description : Le Programme de Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il promeut la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Cadre de réglementation de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre de réglementation de la sûreté aérienne à des fins d'harmonisation de ce cadre au profit des Canadiens et Canadiennes et de l'industrie canadienne du transport aérien.

Sous-programme 3.6.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté aérienne favorise la conformité de l'industrie du transport aérien au cadre de réglementation au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et de mesures d'application de la loi. Le programme contribue également à la sûreté aérienne en mettant en œuvre des procédures, des plans et des outils de gestion des incidents.

Sous-programme 3.6.3 : Infrastructure technologique de la sûreté aérienne

Description : Le programme d'Infrastructure technologique de la sûreté aérienne permet d'élaborer des normes, de générer des données de recherche et d'établir des pratiques exemplaires en matière de technologies qui contribuent à la gestion efficace et uniforme

des risques pour la sûreté aérienne. De plus, le programme permet d'évaluer ces normes, ces données et ces pratiques exemplaires et d'en fournir l'accès aux intervenants.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.6 Sûreté aérienne			
29 791 738	29 791 738	29 516 367	29 516 367

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
3 808 631	3 808 631	3 808 631
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
18 481 257	18 205 886	18 205 886
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
7 501 850	7 501 850	7 501 850

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.6 Sûreté aérienne		
289	287	287
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
39	39	39
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
197	195	195
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne		
53	53	53

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.6 Sûreté aérienne			
Le Canada s'est aligné sur les normes de sûreté internationales	Pourcentage des règlements canadiens en matière de sûreté harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	100 %	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	(Amélioration = augmentation)		
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne			
Le cadre de réglementation est conforme aux normes internationales	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (Amélioration = augmentation)	100 %	Mars 2016
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne			
Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté	Pourcentage des inspections terminées sans révéler de lacunes (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2016
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne			
Les intervenants sont en conformité avec les normes	Pourcentage des examens de vérification de la technologie qui sont conformes aux normes (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Élaborer de nouvelles procédures normalisées d'exploitation requises pour la surveillance du programme de Sûreté du fret aérien (sous-programme 3.6.2);
- Fournir de l'expertise et du soutien dans le cadre des initiatives découlant d'ententes bilatérales et internationales visant des technologies de sûreté aérienne (sous-programme 3.6.3);
- Renforcer la sûreté aérienne en appliquant et en intégrant des processus et des procédures à l'appui du régime amélioré de surveillance de l'organisation, p. ex. des procédures normalisées d'exploitation (sous-programme 3.6.2).

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le Programme de Sûreté maritime, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime,* permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le

Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

Sous-programme 3.7.1 : Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime

Description : Le Cadre réglementaire de la sûreté maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre réglementaire de la sûreté maritime harmonisé pour les Canadiens et l'industrie maritime.

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

Description : Le programme de Surveillance de la sûreté maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie de la sûreté maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.7.3 : Centres d'opérations de sûreté maritime

Description : Le programme des Centres des Opérations de la sûreté maritime vise à détecter et à évaluer les menaces dans le secteur maritime canadien ainsi qu'à appuyer une intervention quant à ces menaces. Il se positionne comme un partenaire principal des Centres des opérations de la sûreté maritime, en réalisant des évaluations de la menace et des risques que posent les bâtiments entrant dans des eaux canadiennes et des évaluations de la menace liée aux installations au Canada. Les Centres sont également une interface du secteur maritime entre les partenaires et les intervenants nationaux et internationaux et appuient le Programme de surveillance de la sûreté maritime. Transports Canada est un partenaire des Centres des opérations de la sûreté maritime, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale. L'évaluation de la menace et l'évaluation des risques effectuées par les inspecteurs jettent les bases pour l'établissement de zones réglementées dans les installations maritimes et le contrôle de l'accès subséquent. Seules les personnes titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport maritime auraient accès aux zones réglementées. Les systèmes de contrôle d'accès seraient vérifiés et mis à l'essai par les inspecteurs dans les régions. Le fait de ne pas contrôler l'accès pourrait mener à des sanctions.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.7 Sûreté maritime			
12 872 129	12 872 129	12 782 279	12 782 279

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2017–2018
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
4 865 322	4 865 322	4 865 322
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
6 942 364	6 852 514	6 852 514
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		
1 064 443	1 064 443	1 064 443

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.7 Sûreté maritime		
117	116	116
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
44	44	44
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
66	65	65
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		
7	7	7

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes et/ou les conventions internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime			
Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime	Pourcentage d'inspections exécutées qui ne se sont pas traduites par une sanction administrative pécuniaire[20] (Amélioration = augmentation)	90 %	Mars 2016
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime			
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie[21] (Amélioration = augmentation)	100 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Poursuivre ses activités de conformité et d'application de la loi, y compris l'éducation et la sensibilisation; les inspections, l'examen et l'approbation des plans de sûreté; l'examen, l'approbation ou la réalisation d'évaluations de sûreté; la collaboration avec les intervenants pour les aider à respecter les exigences de *Loi sur la sûreté du transport maritime*, de ses règlements et de ses mesures de sûreté (sous-programme 3.7.2);
- Optimiser le rendement global de notre programme d'inspection réglementaire pour contribuer à l'efficacité et à l'efficience du système de sûreté maritime en orientant les ressources sur les risques les plus élevés et en maintenant un niveau élevé de confiance du public dans le système de sûreté maritime du Canada (sous-programme 3.7.2).

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description : Le Programme de la Sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* élabore, gère

[20] Des sanctions administratives pécuniaires sont habituellement utilisées pour les infractions de gravité modérée ou élevée ou dans les cas où la personne refuse d'accepter la responsabilité de l'infraction.

[21] La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'attribuer une cote de risque à tous les navires qui ont signalé leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes. La matrice évalue le Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) en fonction des indicateurs de risque dans le but d'établir la conformité avec le Règlement sur la sûreté du transport maritime. La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'évaluer tous les navires réglementés avant leur arrivée dans les eaux canadiennes, et la cote de risque attribuée permet de fournir des recommandations aux responsables des inspections du navire selon le risque de non-conformité à la réglementation.

et supervise, les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, ainsi que les normes ainsi que les documents directeurs nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du système de transport terrestre et intermodal au Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
4 703 731	4 703 731	4 573 144	4 573 144

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal		
41	40	40

Mesure du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage de signatures qui ont reçu une lettre de non-conformité (Amélioration = diminution)	10 %	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Renforcer son programme de surveillance en améliorant sa planification de l'inspection axée sur les risques ainsi que son programme de contrôle et d'assurance de la qualité;
- Collaborer étroitement avec les propriétaires et les exploitants de ponts et de tunnels ferroviaires et internationaux afin d'améliorer le niveau de sûreté du transport terrestre.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le Programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, par l'intermédiaire des services ministériels d'application de la *Loi des systèmes de gestion intégrée* et les évaluations du renseignement). Ce Programme offre également une formation technique aux inspecteurs et aux experts technique afin

d'obtenir et de perfectionner les compétences requises, pour être en mesure de respecter et même dépasser les critères des normes nationales uniformes. En dernier lieu, ce Programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies et services intégrés multimodals

Description : Le programme des Stratégies et services intégrés multimodals fournit l'orientation stratégique et les conseils au sujet de la prestation de services ministériels d'application de la *loi des enjeux* et des initiatives de réglementation et de politiques transectorielles touchant les transports au sein de Sécurité et sûreté, et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives de planification et d'établissement de rapports intégrés pour Sécurité et sûreté. Il sert de principal point de contact au sein du ministère pour les questions de sûreté et de renseignements par l'entremise de son lien avec la communauté canadienne du renseignement de sécurité, et joue un rôle central dans le partage et l'analyse du renseignement de sécurité. De plus, ce programme est responsable de traiter les habilitations de sécurité en matière de transport des travailleurs au sein de l'infrastructure nationale de transport.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention

Description : Le programme des Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention travaille pour s'assurer que Transports Canada est prêt à intervenir, et en mesure de le faire, en cas de menaces émergentes ou des situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports, en collaborant de près avec les partenaires du ministère, de l'industrie, des intervenants et des autres ministères et/ou organismes. Le programme cherche à s'assurer que le ministère continue de s'acquitter de ses responsabilités avec succès en vertu de la *Loi sur la gestion des urgences*, y compris le programme de gestion des urgences du gouvernement du Canada, en se concentrant surtout sur les activités de préparatifs et d'intervention.

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

Description : Le programme multimodal de Formation technique intégrée est chargé de maintenir une unité de formation technique intégrée responsable de l'évaluation des besoins en matière de formation ainsi que de concevoir, élaborer et offrir la formation nécessaire, en plus d'évaluer les programmes et services en la matière. Le programme est également responsable de l'administration d'un système de gestion de l'apprentissage intégré (SGAIST) afin d'assurer l'administration, le suivi et la rédaction de rapports concernant la formation technique, y compris l'organisation des cours d'apprentissage électronique.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
10 890 897	10 890 897	10 785 344	10 785 344

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
8 303 091	8 281 433	8 281 433
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
1 817 702	1 733 807	1 733 807
3.9.3 Formation technique intégrée		
770 104	770 104	770 104

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

2015–2016	2016–2017	2017–2018
3.9 Sécurité et sûreté multimodale		
118	117	117
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
91	91	91
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
19	18	18
3.9.3 Formation technique intégrée		
8	8	8

Mesure du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage des activités pluri-modales terminées avec succès à l'appui des priorités ministérielles (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals			
Les intervenants internes disposent de l'information dont ils ont besoin pour gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport	Pourcentage de clients des modes de Sécurité et sûreté indiquant un taux de satisfaction (au moins 80 %) sur les services, l'expertise et l'orientation fournis (Amélioration = augmentation)	85 %	Mars 2016
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention			
Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la *Loi sur la gestion des urgences*	Cote dans les sections sur l'état de préparation à l'intervention de l'évaluation de Sécurité publique Canada sur le Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016
Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote de Transports Canada sur l'état de préparation des centres d'intervention (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2016
3.9.3 Formation technique intégrée			
La formation technique de base et multimodale suivie par les inspecteurs et les experts techniques est normalisée	Le nombre de formations techniques de base et multimodales élaborées	Cinq cours d'ici mars 2016	Mars 2016

Faits saillants de la planification

À l'appui de ces programmes, sous-programmes et priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Améliorer et appuyer la mise en œuvre d'un cadre stratégique multimodal pour la promotion et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté entre les modes de transports (sous-programme 3.9.1);
- Continuer d'améliorer la production et les processus d'habilitation de sécurité pour renforcer la sûreté. Cela contribuera à l'intégrité et à la sûreté de la frontière, sera sécuritaire et pratique pour les voyageurs, génèrera des économies opérationnelles et augmentera les débouchés économiques (sous-programme 3.9.1);
- Fournir et réaliser un ensemble d'activités fonctionnelles et consultatives liées à un programme national d'application de la loi dans le transport multimodal par

l'établissement d'un centre d'expertise responsable de l'application de la loi appuyé par une politique nationale d'application de la loi (sous-programme 3.9.1);
- Améliorer le régime de formation technique par la mise en œuvre complète d'une formation multimodale intégrée afin d'atteindre et de maintenir les compétences nécessaires à un corps d'inspecteurs et à des employés techniques talentueux et compétents (sous-programme 3.9.3).

Programme 4.1 : Services internes[22]

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrés de manière à répondre aux besoins des programmes d'une organisation, et à lui permettre de remplir ses autres obligations organisationnelles. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui visent l'ensemble d'une organisation et non les activités et les ressources qui s'appliquent à un programme particulier. Les groupes d'activités et de ressources sont les suivants : services de gestion et de surveillance[23], services de communications, services juridiques internes, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services de technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et les services de gestion des acquisitions.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2015–2016	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017	Dépenses prévues 2017–2018
156 311 765	156 311 765	147 614 053	152 168 376

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

2015–2016	2016–2017	2017–2018
1 179	1 154	1 141

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et des priorités organisationnelles, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Appuyer le programme Destination 2020 du gouvernement du Canada, notamment grâce aux mesures suivantes :

[22] Les renseignements sur la mesure du rendement ne sont pas fournis, étant donné que le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore actuellement un cadre de mesure du rendement normalisé à l'échelle du gouvernement pour les services internes.

[23] Les Services de gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

  - l'établissement d'une architecture mobile normalisée afin de fournir des applications opérationnelles mobiles aux inspecteurs de Transports Canada, aux autres employés de Transports Canada et aux intervenants externes;
  - la mise en œuvre des initiatives de gestion des personnes, telles que l'Initiative de développement du leadership[24] et le Réseau de talents *mon*TC[25];
- Appuyer le Plan d'action du gouvernement du Canada pour un gouvernement ouvert en élaborant un plan ministériel qui permettra à Transports Canada de rassembler de façon proactive des données ou des renseignements ainsi que de les mettre à la disposition des citoyens canadiens dans des formes utilisables et accessibles;
- Appuyer l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), lancé le 25 juin 2014;
- Améliorer l'efficience et la capacité des systèmes de gestion de l'information pour veiller à ce que les données soient exhaustives, uniformes, fiables et « partageables » grâce à la mise en œuvre d'une stratégie intégrée de gestion de l'information (GI) et de la technologie de l'information (TI) qui appuie mieux la prestation de nos programmes et services;
- Contribuer à l'adoption par le gouvernement du Canada d'une stratégie de planification des ressources d'entreprise aux fins de la migration vers les systèmes SAP (Finances) et Peoplesoft (Ressources humaines) dans le but d'améliorer la qualité, le caractère opportun et la fiabilité de l'information pour la prise de décisions à Transports Canada et à l'échelle du gouvernement, ce qui contribuera à réduire les inefficacités, le chevauchement et les coûts administratifs;
- S'assurer que la fonction d'évaluation appuie le sous-ministre et le Ministère en réalisant des évaluations indépendantes de la pertinence et du rendement continus des programmes et en fournissant des renseignements à l'appui de la gestion et de la responsabilisation axées sur les résultats. Le plan d'évaluation est actualisé annuellement et mis à jour à la mi-exercice. Pour consulter un résumé des évaluations prévues, voir les tableaux de la Section III : Renseignements supplémentaires, Vérifications internes et évaluations à venir au cours des trois prochains exercices;
- S'assurer que la fonction de vérification interne appuie le sous-ministre et le Ministère et qu'elle contribue à l'amélioration continue en fournissant des évaluations indépendantes des processus de gouvernance, de gestion des risques et de contrôle du Ministère. Le plan de vérification axé sur les risques est actualisé annuellement et mis à jour à la mi-exercice. Pour consulter un résumé des vérifications prévues, voir les tableaux de la Section III : Renseignements supplémentaires, Vérifications internes et évaluations à venir au cours des trois prochains exercices.

[24] Cette initiative donne aux employés qui aimeraient progresser dans leur carrière l'occasion de parfaire leurs compétences en leadership grâce à des affectations de perfectionnement, de l'encadrement, du mentorat et des ateliers de leadership.

[25] Le Réseau de talents *mon*TC est une plateforme de média social interne qui cerne les connaissances, les aptitudes, les compétences, les expériences de travail, le transfert de connaissance, le mentorat et les intérêts en matière de perfectionnement professionnel.

Section III : Renseignements supplémentaires

État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du *Rapport sur les plans et les priorités* sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouve sur le site Web de Transports Canada.

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice prenant fin le 31 mars
(en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats attendus 2014–2015	Résultats prévus 2015–2016	Écart
Total des charges	1 830 908	1 775 573	-55 335
Total des revenus	86 570	81 210	-5 360
Coût de fonctionnement net	1 744 338	1 694 363	-49 975

Note: En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent *Rapport sur les plans et les priorités*.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés dans le *Rapport sur les plans et les priorités 2015–2016* se trouvent sur le site Web de Transports Canada.

- Audits internes et évaluations à venir au cours des trois prochains exercices;
- Initiatives horizontales;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État ;
- Stratégie ministérielle de développement durable.

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations*[x]. Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613 990-2309
Numéro sans frais : 1 866 995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1 888 675-6863
Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'une organisation qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

Cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

Dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

Dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

Équivalent temps plein : Indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

Plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

Programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

Rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation,

d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat stratégique : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i L'autorité réglementaire à l'appui du mandat de Transports Canada, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/.
ii Lois liées au transport, http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm.
iii Ministère de la Justice Canada, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/.
iv Site Web de Transports Canada, http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm
v.Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
vi Budget principal des dépenses 2015-2016, http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/me-bpd-fra.asp
vii Site Web de Transports Canada, http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm.
viii *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2007ch1.htm.
xvi Conseil de coopération en matière de réglementation, http://actionplan.gc.ca/fr/content/conseil-de-cooperation-matiere-de-reglementation.
xvii Initiatives Canada–États-Unis de Sécurité du périmètre et compétitivité économique, http://actionplan.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/dela-la-frontiere-plan-daction.
ix Conseil de coopération en matière de réglementation, http://actionplan.gc.ca/fr/content/conseil-de-cooperation-matiere-de-reglementation
x. Dépenses fiscales et évaluations, http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp